



11 Aktenzeichen: 296 07 956.1
12 Anmeldetag: 2. 5. 96
17 Eintragungstag: 25. 7. 96
43 Bekanntmachung im Patentblatt: 5. 9. 96

30 Innere Priorität: 32 33 31

24.02.96 DE 296032972

73 Inhaber:

Funkmietwagen Hatscher GmbH, 26122 Oldenburg,
DE

74 Vertreter:

Lauerwald, J., Dipl.-Phys., Pat.-Anw., 26127
Oldenburg

54 Gepäckträger für ein Kraftfahrzeug mit einem Kofferraum, vorzugsweise für ein Personenkraftfahrzeug

DE 296 07 956 U 1

DE 296 07 956 U 1

Gepäckträger ein Gepäckaufnahmeelement umfaßt, das aus einer Nichtgebrauchsposition in dem Kofferraum des Kraftfahrzeuges in eine über die Heckseite nach außen vorstehende Gebrauchsposition überführbar ist.

Das vorgesehene Gepäckaufnahmeelement ist nicht von außen auf das Kraftfahrzeug aufzusetzen, sondern kann vorteilhaft auf einfache Weise aus dem Kofferraum des Kraftfahrzeuges in die äußere Gebrauchsposition überführt werden. Wenn der erfindungsgemäße Gepäckträger nicht benötigt wird, wird das Gepäckaufnahmeelement wieder in die Nichtgebrauchsposition im Kofferraum überführt. In dieser Position ist das Gepäckaufnahmeelement raumsparend plazierbar, so daß der Kofferraum weiterhin genutzt werden kann. Der erfindungsgemäße Gepäckträger wird vorteilhaft mit dem Kraftfahrzeug ständig mitgeführt und kann bei Bedarf schnell und einfach installiert werden, was insbesondere für gewerblich genutzte Kraftfahrzeuge, wie z.B. Taxen, vorteilhaft ist. Bei Nichtgebrauch wird durch die Überführung des Gepäckaufnahmeelementes in den Kofferraum ein durch einen erhöhten Luftwiderstand des Kraftfahrzeuges bedingter, erhöhter Kraftstoffverbrauch vermieden.

Eine erste Weiterbildung der Erfindung sieht vor, daß das Gepäckaufnahmeelement im Bereich des Kofferraums um eine horizontale, quer zur Fahrzeuglängsachse verlaufende Achse schwenkbar anlenkbar ist. Das Schwenken ist eine einfache Möglichkeit, das Gepäckaufnahmeelement von der Nichtgebrauchsposition in die Gebrauchsposition zu überführen. Das Gepäckaufnahmeelement muß dabei weder angehoben noch aus

296079 56

Gepäckträgers erfolgt ein Schwenken des Schwenkelementes bezüglich des Kofferraums. Durch die gelenkige Unterteilung des Gepäckträgers ist zugleich ein Schwenken des Gepäckaufnahmeelementes bezüglich des Schwenkelementes ermöglicht. Durch die Überbrückung der Höhe der heckseitigen Wand durch das Schwenkelement kann das Gepäckaufnahmeelement dabei insgesamt auf Höhe der Ladekante des Kofferraums angeordnet werden. Nach einer Weiterbildung der Erfindung ist das Gepäckaufnahmeelement auf die Ladekante auflegbar, wodurch vorteilhaft eine Abstützung des Gepäckaufnahmeelementes erfolgt. Diese Abstützung entlastet die Anlenkung des Schwenkelementes im Bereich des Kofferraums.

Eine alternative Weiterbildung des erfindungsgemäßen Gepäckträgers sieht vor, daß das Gepäckaufnahmeelement an im Kofferraum befestigbaren Schwingen derart angelenkt ist, daß es von einer kofferraumbodennahen Position in eine höhergelegene Position aufwärtsschwenkbar ist.

Durch ein Hochschwenken mittels einer Schwingenanlenkung kann beispielsweise das Gepäckaufnahmeelement auf Höhe der Ladekante eines Kofferraumes gebracht werden und in dieser Position beispielsweise dadurch stabilisiert werden, daß die Schwingen um einen Winkel geschwenkt werden, der größer ist als 90° , bis sie über die Lotrechte hinaus verschwenkt beispielsweise an einer Kante abgestützt sind. Die Gewichtskraft des Gepäckaufnahmeelementes selbst und einer eventuell darauf angeordneten Last wirkt in lotrechter Richtung, und zwar in einem solchen Winkel zu den Schwingen, daß diese sogar noch stärker an die Anschlagskante angedrückt werden, ein selbttägiges Zurückschwenken des Gepäck-

296079 56

hen, daß das Gepäckaufnahmeelement in der Nichtgebrauchsposition unmittelbar oberhalb des Kofferraumbodens vorzugsweise flach plazierbar ist. Durch diese Plazierbarkeit des Gepäckaufnahmeelementes beansprucht das Gepäckaufnahmeelement in der Nichtgebrauchsposition besonders wenig Raum. Bei einer flachen Plazierbarkeit wird lediglich die Tiefe des Kofferraums etwas verringert.

Die Abmessungen des Gepäckträgers sind an die Größe des Kofferraums angepaßt. Durch diese Größenverhältnisse sind die Bereiche des Gepäckträgers in der Nichtgebrauchsposition des Gepäckaufnahmeelementes problemlos im Kofferraum anordbar. Das Gepäckaufnahmeelement und das Schwenkelement sind dabei vorzugsweise in einer Ebene anordbar.

An dem Gepäckaufnahmeelement ist vorzugsweise ein Fixiermittel für eine Kofferraumklappe angeordnet. Größere Gepäckstücke können beim Transport teilweise in den Kofferraum des Kraftfahrzeuges vorstehen, so daß die Kofferraumklappe nicht mehr mittels des Kofferraumschlosses schließbar ist. Das Kofferraumschloß kann auch durch das Gepäckaufnahmeelement verdeckt sein. Um ein freies Verschwenken der Kofferraumklappe zu verhindern, wird sie mit dem vorgesehenen Fixiermittel in Verbindung gebracht. Das Fixiermittel der Kofferraumklappe kann beispielsweise ein an dem Gepäckaufnahmeelement vorzugsweise schwenkbar angelenkter Haken sein. Durch die schwenkbare Anlenkung ist der Haken nur bei Bedarf in eine Position überführbar, in der er mit der Kofferraumklappe verbunden wird.

Das Gepäckaufnahmeelement kann als rahmenförmiger Träger

296079 56

Ausführungsbeispiele der Erfindung, aus denen sich weitere erfängerische Merkmale ergeben, sind in der Zeichnung dargestellt. Es zeigen:

Fig. 1 eine Teilseitenansicht eines Personenkraftfahrzeuges mit einem Gepäckträger, der ein in einer Nichtgebrauchsposition angeordnetes Gepäckaufnahmeelement umfaßt,

Fig. 2 eine Teilseitenansicht des Personenkraftfahrzeuges, mit dem in eine Gebrauchsposition überführten Gepäckaufnahmeelement des Gepäckträgers,

Fig. 3 ein zweites Ausführungsbeispiel eines erfindungsgeäßigen Gepäckträgers in der Draufsicht,

Fig. 4 den Gepäckträger gemäß Fig. 3 in ausgezogener Stellung und

Fig. 5 den Gepäckträger gemäß Fig. 3 und 4 in einer schematischen Seitenansicht.

Von dem Personenkraftfahrzeug 1 in Fig. 1 ist nur der heckseitige Bereich dargestellt. Das Personenkraftfahrzeug 1 ist als Stufenhecklimousine ausgebildet, es weist einen Kofferraum 2 mit einer heckseitigen Wand 3 auf. Der heckseitige Kotflügel ist von dem Kraftfahrzeug 1 entfernt. Die heckseitige Wand 3 des

296079 56

Breite des Kofferraums 2. An der dem Befestigungsmittel 7 abgekehrten Kante des Schwenkelementes 6 ist ein zweites, gleichfalls als Klavierband ausgebildetes Gelenk 8' angeordnet. Das Gelenk 8' ist weiterhin mit dem Gepäckaufnahmeelement 5 verbunden, das gleichfalls plattenförmig ausgebildet ist. Der Gepäckträger ist somit insgesamt plattenförmig ausgebildet. Das Gepäckaufnahmeelement 5 ist um die Schwenkachse 12, welche durch das Gelenk 8' verläuft, bezüglich des Schwenkelementes 6 schwenkbar. Das Gepäckaufnahmeelement 5 weist etwa die gleiche Breite wie das Schwenkelement 6 auf, es ist gleichfalls rechteckig ausgebildet und unterhalb der Abdeckung 13 angeordnet. Die aufsummierten Längen des Gepäckaufnahmeelementes 5 und des Schwenkelementes 6 sind kürzer als die Länge des Kofferraums 2.

In Fig. 2 ist der Gepäckträger gefaltet und steht das Gepäckaufnahmeelement 5 über die Heckseite des Kofferraums 2 nach außen vor. Es ist etwa waagerecht angeordnet und liegt auf der Ladekante 4 auf. Das Schwenkelement 6 ist in Fig. 2 parallel zum plattenförmigen Befestigungsmittel 7 ausgerichtet und an das Befestigungsmittel 7 angelegt. Das Schwenkelement 6 wurde um 90° um die Achse 11 geschwenkt und überbrückt in dieser Gebrauchsposition die Höhe der heckseitigen Wand 3. Die dem Befestigungsmittel 7 abgekehrte Längskante des Schwenkelementes 6 und das an dieser Kante befindliche Gelenk 8' sind dadurch auf Höhe der Ladekante 4 des Kofferraums 2 angeordnet. Das Gepäckaufnahmeelement 5 wurde um die Achse 12 etwa um 90° geschwenkt und ist somit auf Höhe der Ladekante 4 im rechten

296079 56

element 5a einschiebbar ist. In der herausgezogenen Stellung, wie in Fig. 4 gezeigt, kann das Gepäckaufnahmeelement 5b über die Ladekante bzw. die Hinterseite eines Kraftfahrzeuges nach außen vorstehen und außerhalb dieses Kraftfahrzeuges oder sonstigen Transportmittels ein Gepäck oder eine sonstige Last aufnehmen. Das Gepäckaufnahmeelement 5b verfügt, wie in der Zeichnung angedeutet, über einen Haken 15, der hochgeklappt werden kann und zum Halten einer Kofferraumklappe bzw. eines Kofferraumdeckels dienen könnte.

Fig. 5 zeigt das Ausführungsbeispiel in einer Seitenansicht. Es ist gezeigt, daß das Gepäckaufnahmeelement 5 bzw. das im wesentlichen plattenförmige Grundelement 5a an Schwingen 16 angelenkt ist, die beispielsweise in einer Reserveradmulde im Bereich des Kofferraumbodens angeordnet sind. Mit Hilfe der Schwingen 16 kann das Gepäckaufnahmeelement 5 in eine höhere Position hochgeschwenkt werden, wobei es durch Eingriff in die Eingriffsmulden 17 erfaßt wird. In der höchsten Gebrauchsposition könnten beispielsweise die Schwingen 16 einen Winkel von über 90° zurückgelegt haben und an irgendwelche Fixierkanten anschlagen, damit das Gepäckaufnahmeelement 5 in dieser Position stabilisiert ist und sich durch Auflastung eines Gepäckes sogar noch stärker stabilisiert. In der Fig. 5 ist also eine Zwischenposition dargestellt. Es könnte allerdings auch ein Verrastungsmechanismus vorgesehen sein.

Sobald die höhere Gebrauchsposition erreicht ist, kann aus dem Grundelement 5a das eigentliche Gepäckaufnahmeelement 5b herausgezogen werden, und zwar beispielsweise über eine Ladekan-

296079 56

Ansprüche:

1. Gepäckträger für ein Kraftfahrzeug mit einem Kofferraum, vorzugsweise für ein Personenkraftfahrzeug, dadurch gekennzeichnet, daß er ein Gepäckaufnahmeelement (5) umfaßt, das aus einer Nichtgebrauchsposition in dem Kofferraum (2) des Kraftfahrzeuges (1) in eine über die Heckseite des Kofferraums (2) nach außen vorstehende Gebrauchsposition überführbar ist.

2. Gepäckträger nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Gepäckaufnahmeelement (5) im Bereich des Kofferraums (2) um eine horizontale, quer zur Kraftfahrzeugachse verlaufende Achse schwenkbar anlenkbar ist.

3. Gepäckträger nach Anspruch 1 oder 2, dadurch gekennzeichnet, daß er in wenigstens zwei Bereiche durch wenigstens eine horizontale, quer zur Kraftfahrzeulgängsachse verlaufende Achse gelenkig unterteilt ist.

4. Gepäckträger nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß ein Bereich ein Schwenkelement (6) ist, das an einer kofferraumbodennahen Schwenkachse (11) angelenkt ist und in Gebrauchsposition die Höhe einer heckseitigen Wand (3) des Kofferraums (2) bis zu einer Ladekante (4) überbrückt.

5. Gepäckträger nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Gepäckaufnahmeelement (5) in der Gebrauchsposition auf die Ladekante (4) auflegbar ist.

296079 56

12. Gepäckträger nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß das Gepäckaufnahmeelement (5) eine Platte ist.

13. Gepäckträger nach einem oder mehreren der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß er insgesamt weitgehend plattenförmig ausgebildet ist.

14. Gepäckträger nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, daß er weitgehend aus Aluminium gefertigt ist.

296079 56

Fig.3

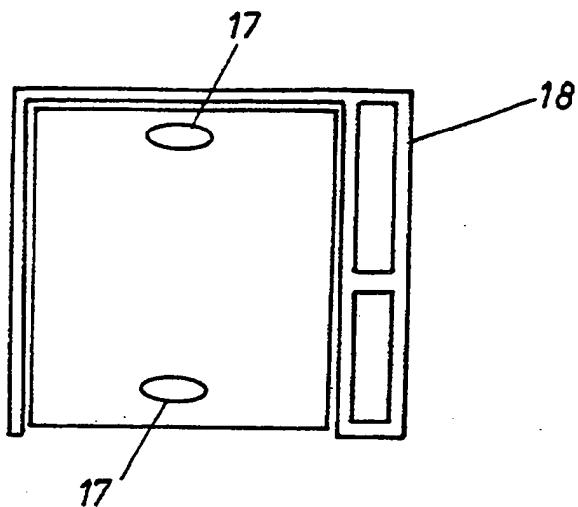


Fig.4

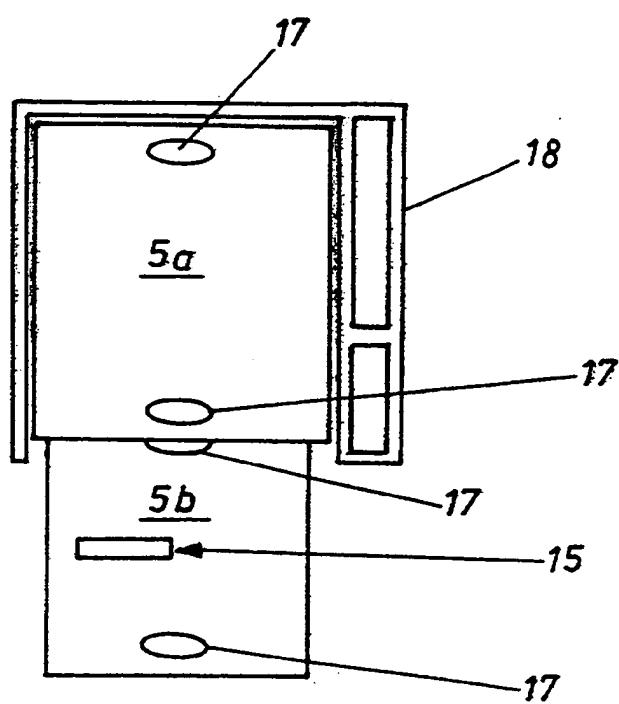
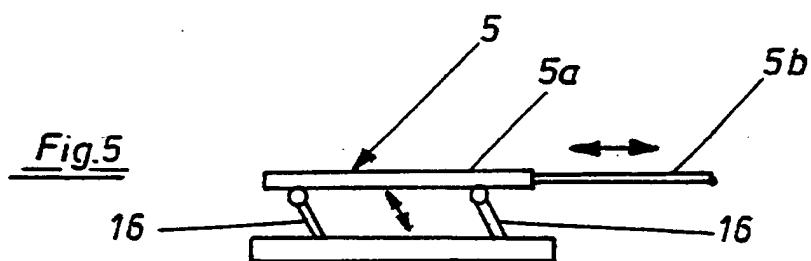


Fig.5



13238

296079 56